

Können private Autos den ÖPNV auf dem Land retten?

Die Digitalisierung öffnet private Pkw für öffentliche Mitfahrangebote

Dipl.-Pol. Anke Borchering, Berlin; Dipl.-Inform. Bernd Oswald, Braunschweig

Ländliche Räume in Deutschland haben eine Vollversorgung mit privaten Automobilen. Mittlerweile sind es mehr als 700 Fahrzeuge pro 1000 Einwohner [1]. Das Paradoxe an der Situation im ländlichen Raum ist, dass theoretisch kein Mangel an Fahrtmöglichkeiten besteht, da dort Millionen von Pkw jeden Tag unterwegs sind und der Besetzungsgrad seit Jahren im Schnitt bei etwa 1,2 Personen pro Pkw und Weg liegt, sodass bei jeder Fahrt etwa zwei bis drei leere Sitzplätze herumgefahren werden. Wenn man die Kapazität

ten der privaten und gewerblichen Fahrten im ländlichen Raum für die Öffentlichkeit erschließen würde, wenn man also regulär mitnehmen und mitfahren könnte, so würde im Zusammenspiel mit dem vorhandenen Angeboten des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) eine gute Basismobilität auch für Menschen ohne Auto und Führerschein entstehen. Doch bisher kann dieses Potenzial nicht genutzt werden. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erlaubt die gewerbliche Mitnahme durch Private nur restriktiv und die Anforderungen an Anbieter, die eine Genehmigung zur Personenbeförderung erhalten wollen, sind hoch.

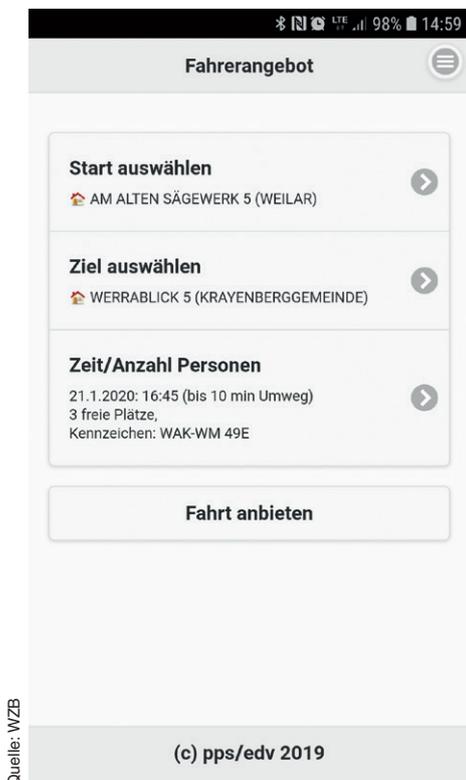
Während in den Großstädten schon Tendenzen hin zu einer weniger automobilzentrierten Mobilitätskultur in Ansätzen erkennbar werden und entsprechende Angebote verfügbar sind, wird gerade in ländlichen Räumen, aber auch in Klein- und Mittelstädten der motorisierte Individualverkehr (MIV) auch in Zukunft eine große Rolle spielen. Der Modal Split hängt deutlich vom Raumtypus ab und unterscheidet sich von Stadt zu Land. In ländlichen Regionen werden 70 Prozent der Wege mit dem Auto zurückgelegt, in Metropolen hat der MIV einen Anteil von 38 Prozent, dort überwiegen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes [2].

Die schwache Nachfrage macht es schwierig, attraktive öffentliche Verkehrsangebote bereit zu stellen. Der demografische Wandel wirkt sich noch verstärkend im Wunsch nach individueller Fortbewegung aus. Während in Großstädten die Einwohnerzahlen bis 2030 noch zunehmen werden, werden sie in der überwiegenden Zahl der Regionen weiter abnehmen. Dabei werden sich die Unterschiede zwischen prosperierenden (oft metropolnahen) und struktur-

schwachen (oft peripher gelegenen) Regionen noch verstärken [3].

Bei der Frage der Bereitstellung von ÖV-Angeboten wirkt sich die öffentliche Finanzierungslage ebenfalls sehr kritisch aus. Dies trifft den ländlichen Raum und kleinere Städte in besonderem Maße, da aufgrund der geringen Nachfragepotenziale nur mit großem Aufwand wirksame Angebotsverbesserungen im Busverkehr umgesetzt werden können. Die Wettbewerbsfähigkeit ist damit eng an die Bereitschaft und den Handlungsspielraum der jeweiligen Aufgabenträger gekoppelt. Es wird darauf ankommen, durch innovative Ansätze, zum Beispiel mittels intermodaler Konzepte oder Mitfahrplattformen, neue Fahrgastpotenziale zu konkurrenzfähigen Tarifkonditionen zu erschließen.

In großen Städten wird zunehmend ein anderes Verkehrsverhalten sichtbar, das sich weniger stark am privaten Pkw-Besitz orientiert: Ein Indikator dafür sind die wachsenden Nutzerzahlen von diversen Sharing-Angeboten. So registrierten allein die Carsharing-Anbieter Anfang des Jahres 2018 schon mehr als 2 Mio Kunden [4] in Deutschland. Die räumlichen und angebotsseitigen Voraussetzungen für eine multioptionale Mobilität sind zwar in den ländlichen Räumen weniger gut als in den Städten. Trotzdem kann vermutet werden, dass der Trend zu einer pragmatischen Verkehrsmittelwahl auch in ländlichen Räumen prinzipiell vorhanden ist. Dies kann besonders für Mitfahrangebote wichtig sein. Plattformen zur Vermittlung von Privat-Pkw für Mitfahrmöglichkeiten können für verschiedene Wege und Wegezwecke, insbesondere Gelegenheitsfahrten und verschiedene Personengruppen ohne ei-



Quelle: WZB

Abb. 1: Fahrerangebot mit maximal zehn Minuten Umweg.

genes Auto im ländlichen Raum eine interessante Alternative bieten und Fahrzeuge, die sowieso „da“ sind, erreichen eine höhere Auslastung.

Ebenso bedeutsam wie beispielsweise neue Antriebe für diese Verkehrsmittel ist die Digitalisierung für die Zukunft der Mobilität. Weltweit arbeiten alte und viele neue Player an digitalen Plattformtechnologien, die auch der Mobilität neue Möglichkeiten bieten, Angebote und Nachfrage zielgerichtet und in Echtzeit zusammenzubringen. Die digitalen Kommunikationsmedien erfassen schon heute Fahrtinformationen, Buchung, Abrechnung von Fahrten aller Art, Bewertungen ebenso wie die flexible Disposition von Fahrzeugen bis hin zum Einsatz von teilautomatischen Flotten [5, 6].

Die ländliche Siedlungsstruktur verhindert, dass der klassische liniengebundene und taktgeführte ÖPNV die Bedienqualität des privaten Fahrzeuges erreicht. Der klassische ÖPNV kann auf den Hauptachsen zwar leistungsstarke Verbindungen zwischen Verkehrsknoten (Hubs) darstellen, es fehlen aber bisher die Möglichkeiten, auch die einzelnen Start- und Zielpunkte (Spokes) anzufahren. Durch neue digitale Angebote lassen sich die klassischen Großgefäße durch flexible Einheiten ergänzen. Die Taktung der Busse entspricht vielfach nicht den individuell unterschiedlichen Bedürfnissen und zeitlichen Verpflichtungen und resultiert somit in einer geringen Auslastung des ÖPNV. Praktisch sind ganze Ortschaften und besonders bestimmte Bevölkerungsgruppen, wie Senioren und Menschen ohne Führerschein oder Auto von der täglichen Mobilität und



Zur Autorin

Dipl.-Pol. Anke Borchering ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) in der Forschungsgruppe Digitale Mobilität. Ihre Forschungsthemen sind ländliche und urbane Mobilität, Elektromobilität, Sharing-Angebote und Digitalisierung.



Zum Autor

Dipl.-Inform. Bernd Oswald ist geschäftsführender Gesellschafter der 1987 gegründeten Firma PPS/EDV GmbH. Initiiert durch die Volkswagen Forschung, Abteilung Umwelt und Verkehr, betreibt er seit 1992 maßgeblich die Entwicklung von IT-Dispositionssystemen im Bereich Transport-on-Demand.

teilweise damit vom gesellschaftlichen Leben nahezu ausgeschlossen. Obwohl die Pkw-Dichte hoch ist, haben dennoch viele Bewohner weder Zugang zum Pkw noch zum ÖPNV [7].

Die Idee ist es, die Vielzahl von privaten Pkw mit dem sehr umfassenden Platzangebot für öffentliche Verkehrsaufgaben zu nutzen. Ziel ist es, unter der Regie des Aufgabenträgers und enger Kooperation mit dem ÖPNV-Unternehmen die Menschen dazu zu motivieren, andere Menschen mitzunehmen, einfacher und bequemer als bisher und als organisiertes Angebot mit Möglichkeiten des Zuerwerbs.

Im Thüringer Wartburgkreis wird diese Idee in Kooperation mit dem Verkehrsunterneh-

men Wartburgmobil, gefördert vom Thüringer Umweltministerium, als „Wartburgmobil Carla“ mit einer Genehmigung nach § 2 Abs. 7 PBefG (Experimentierklausel) mit Elektroautos bereits getestet. Zum Einsatz kommt die App der PPS/EDV [8].

Kernidee des App-basierten Mobilitätsangebots ist es, diese enormen Kapazitäten an Fahrzeugen und Sitzplätzen für öffentlichen Verkehr verfügbar zu machen: Aus einem privaten Fahrzeug wird mit Hilfe einer App ein teil-öffentliches.

Hinter der App steht ein digitalbasiertes Mitfahrangebot von privaten Fahrtanbietern für private Mitfahrer in Ergänzung zum ÖPNV, vermittelt über die Plattform des ÖPNV-Unternehmens Wartburgmobil. Menschen, die

ANZEIGE







...lieber doch von Tür zu Tür?

Buchungs- und Dispositionssystem für Land und Stadt

- Buchungen sowohl via App als auch telefonisch
- automatische Fahrtwunschbündelung
- sowohl haustür- als auch haltestellenbasiert
- intermodale Buchungsplattform - vollständige Integration von Linienfahrplänen



www.pps-edv.de

Abb. 2: Registrierung/Anmeldung als Fahrer beziehungsweise als Mitfahrer.

sich zuvor auf der digitalen Vermittlungs- und Bezahlpattform in der App registriert haben, ist es erlaubt, andere Personen gegen ein Entgelt pro Kilometer mitzunehmen.

Die digitale Plattform „match“ Fahrangebote und Fahrtwünsche. Die Plattform dient auch als Registrierungsplattform, die Vertrauen erzeugt: Fahranbieter sind dem Plattformbetreiber bekannt, auch die Mitfahrer registrieren sich und erzeugen damit gegenseitiges Vertrauen. Zugleich werden auch die Buchungs- und Bezahlvorgänge sowie die fiskalische Dokumentation der Fahrten über die Plattform abgewickelt.

In der App geben die Fahrer ihr Mitfahrangebot (von A nach B mit Uhrzeit) an. Wer mitfahren möchte, kann nach vorheriger Registrierung ebenfalls auf der App einen



Abb. 3: Ein Auto mit „carla“-Logo.

Fahrtwunsch eintragen. Die App koordiniert Angebot und Nachfrage, berechnet die Strecke und den Fahrpreis. Fahrer und Kunde bestätigen die Fahrt auf der App. Ein Pooling von Fahrtwünschen wird zudem ermöglicht, wenn mehrere Personen die gleiche Strecke zur gleichen Zeit fahren möchten.

Das Angebot hat eine Genehmigung nach dem PBefG, weil mit der Mitnahme mehr als 35 ct pro km berechnet werden. Dadurch ist das Angebot bürokratisch auf-

wendig. Werden pro km 35 ct genommen, benötigen Fahrer keinen Personenbeförderungsschein (wenn die Zahl der insgesamt beförderten Menschen pro Fahrzeug nicht sieben Personen übersteigt), das eingesetzte Fahrzeug muss nicht in einer eigenen Versicherungsklasse geführt werden, die bestehende Haftpflichtversicherung reicht für den Versicherungsschutz aus, die Genehmigung nach PBefG ist nicht erforderlich. Deshalb sind weitere Tests dieses öffentlich-privaten Mitfahrangebots in der einfachen Form in Planung.

Literatur/Anmerkungen

- [1] www.spiegel.de/auto/aktuell/verkehr-das-eigene-auto-ist-in-deutschland-beliebt-wie-nie-a-1286401.html, Integriertes Kommunales Entwicklungskonzept (IKEK) der Stadt Lennebstadt 2017/2018
- [2] Infas, DLR IVT und Infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland
- [3] Christian Pegel (2018): Öffentliche Mobilität in ländlichen Räumen in: Herausforderung Mobilitätswende. Ansätze in Politik, Wirtschaft und Wissenschaft. Berlin, bvw-Verlag
- [4] Bundesverband Carsharing (BCS) (2018): Carsharing in Zahlen. <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen>
- [5] Weert Canzler, Andreas Knie (2016): Die digitale Mobilitätsrevolution, München: oekom
- [6] Weert Canzler, Andreas Knie, Lisa Ruhrort (2019): Autonome Flotten, München: oekom
- [7] Umweltfreundlich mobil in ländlichen Räumen. Stellschrauben für eine flächendeckende Verkehrswende, böll.brief 09/2019
- [8] Anke Borcharding, Andreas Knie, Lisa Ruhrort: Über-Land. Mit Autos den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum retten, in: Internationales Verkehrswesen (71) 2/2019, S. 10
- [9] Weert Canzler, Andreas Knie, Lisa Ruhrort, Christian Scherf (2018): Erloschene Liebe zum Automobil? Bielefeld: transcript

Zusammenfassung/Summary

Können private Autos den ÖPNV auf dem Land retten?

Im ländlichen Raum besteht theoretisch kein Mangel an Fahrtmöglichkeiten. Millionen von Pkw sind jeden Tag unterwegs, aber bei jeder Fahrt bleiben zwei bis drei Sitzplätze leer. Mit einem digitalbasierten Mobilitätsangebot für alle, die sich ohne eigenes Auto im ländlichen Raum fortbewegen wollen oder dies aus unterschiedlichen Gründen nicht können, wird der ÖPNV in ländlichen Räumen ergänzt, attraktiver und zukunftsfähiger. Das private Auto wird öffentlich.

Can private cars save rural public transport?

Theoretically speaking, rural areas do not lack modes of transportation. Every day millions of private cars fill rural roads, and in each of these cars two or three passenger seats remain unused. A digitally operated mobility service could change this. It could integrate private cars into the public transportation system, making it more attractive and more sustainable. Private cars could become public.